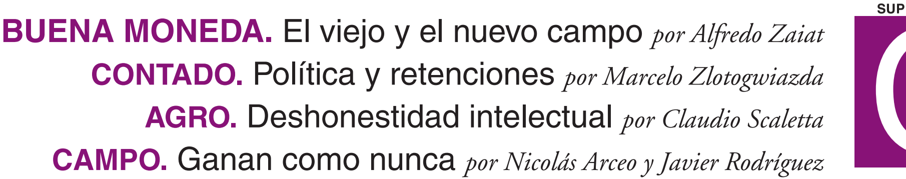
SUPLEMENTO ECONOMICO DE PAGINA/12 16 DE MARZO DE 2008 AÑO 18 Nº937





INFORME ESPECIAL. **LA RED DE TRANSPORTE**

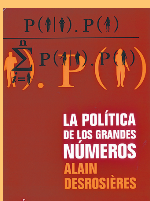
A la carga

El gasto en transporte equivale al 25 por ciento del Producto. El 85 por ciento de la producción es transportado por camiones, el medio más caro. Para transportar la cosecha 2008 se estima un desembolso de 2000 millones de dólares. Si el transporte de carga fuera equilibrado entre camiones, trenes y vía fluvial, como en los países industrializados, ese presupuesto descendería a 1240 millones de dólares.

Sumacero

el Libro

LA POLITICA DE LOS GRANDES NUMEROS
Alain Desrosiéres
Editorial Melusina



La historia del cálculo probabilístico y de las mediciones estadísticas se encuentra íntimamente ligada a la domesticación del riesgo, la gestación de los Estados modernos y el control de la reproducción biológica y económica de las sociedades. El desempleo, la inflación, el producto interno bruto, la indigencia, la biometría y el control político de las poblaciones, las pólizas de seguros, las encuestas y los sondeos de opinión: estos objetos y sus mediciones conforman los puntos de apoyo de la sociedad y vertebran un discurso estable y mayoritariamente aceptado que posibilita el debate. El autor de este libro da cuenta de algunas de las ramas del árbol genealógico de la estadística y de la econometría moderna.

el Dato

La empresa española Edoa subastó la semana pasada las primeras **cerezas Cherries Glamour** de la temporada en el portal Ebay y obtuvo 685 euros por kilo. El remate formó parte de una campaña para promocionar la nueva cosecha. La firma aseguró que ese dinero será destinado a la ONG Sonrisas de Bombay. No obstante, el precio que se pagará en los comercios no es mucho más económico. Se estima que llegarán a costar 150 euros por kilo debido a su exclusivo sabor y textura.

8,9 millones de dólares aportó la **exportación de aromáticas** y especias el año pasado, 23 por ciento más que en 2006, según informó el Senasa. Cuatro productos concentraron el 81 por ciento del valor de las exportaciones: orégano con 27 por ciento (2163 U$S/Ton), manzanilla con 26 (2163 U$S/Ton), lúpulo con 22 (7662 U$S/Ton) y coriandro con 6 por ciento (525 U$S/Ton). Los principales países compradores fueron Brasil, Alemania, Estados Unidos e Italia.

EL CHISTE

Un empresario concurre a una consultoría y pregunta:
—¿Cuánto cobran por realizar un estudio?
El consultor le responde:
—Primero estructuramos el proyecto, y cobramos 5000 dólares por contestar a tres preguntas.
—¿No es eso exageradamente caro?
—Puede ser. ¿Y su tercera pregunta?

Cursos & seminarios

■ La Alianza Francesa abre la inscripción de sus **cursos de francés** orientado a empresarios que quieran aprender el idioma o perfeccionarlo para mejorar su inserción en el mundo de los negocios. Informes: Sede Central de la Alliance Française, Av. Córdoba 946 / Tel. 4322-0068 *cursos@alianzafrancesa.org.ar*

■ Entre el 2 y el 6 de junio, la Facultad de Ciencias Económicas de la UBA organiza el ECON 08–Segundo Congreso Internacional de Ciencias Económicas, que contará con la presencia del Premio Nobel de la Paz 2007, Rajendra K. Pachauri. Asimismo, participarán renombrados académicos, como Pierre Salama, de la Universidad de París.

la Posta

El año pasado, el **empleo** creció 3,6 por ciento. La consultora Ecolatina comparó el dato con la cifra de crecimiento del PBI (8,7 por ciento) e informó que la elasticidad empleo-producto alcanzó el 0,41 por ciento, muy por debajo de los años 2003-2004, período en el que fue cercana a la unidad.

EL ACERTIJO

Hay diez cajas numeradas del 1 al 10 con diez monedas en cada una, pero una de las cajas tiene las diez monedas falsas. Las monedas buenas pesan 3 gramos cada una y las falsas 4 gramos cada una.
¿Cómo se puede saber qué caja contiene las diez monedas falsas si solamente se puede hacer una pesada en una báscula de precisión?

Respuesta: Se numeran las cajas del 1 al 10. De cada caja se toman las monedas que su número indica. Es decir, de la caja Nº1 se coge una moneda, de la Nº2 dos monedas y así sucesivamente (1+2+3+4+5+6+7+8+9+10......Total 55 monedas), y se pesan. Si todas las monedas fuesen buenas, pesarían 55 x 3 = 165 gramos. Como en una de las cajas todas las monedas son falsas y pesan un gramo más que las monedas buenas, habrá tantos gramos más como monedas se hayan tomado de esa caja, por lo tanto si pesasen 170 gramos (5 gramos más), las monedas falsas estarían en la caja nº 5.

RankinG

Alimentos
compensaciones otorgadas al sector agroalimentario, en millones de pesos, al 12/3/2008

Destinatarios	Monto
Productores tamberos	79,9
Industria láctea	316,6
Molinos de harina de trigo	342,7
Productores de trigo	86,9
Engorde de bovinos a corral	66,1
Productores/engordadores de porcinos	33,5
Establecimientos faenadores avícolas	250,6
Fabricantes de aceite	245,5
Molinos de harina de maíz	1,1
TOTAL	1422,9

Fuente: Oncca

A la carga

Por Roberto Navarro

Con la refacción y la renovación de parte del parque del sistema de trenes metropolitano, la administración kirchnerista avanza, aunque a un ritmo no muy rápido, en una asignatura pendiente. También está apoyando a los gobernadores Jorge Capitanich y Hermes Binner, de Chaco y Santa Fe, respectivamente, para reactivar parte de los ramales del Ferrocarril Belgrano, la red de transporte de cargas más extensa del país. Pero el gobierno mantiene aún una deuda con el sistema productivo y con la sociedad: construir un sistema de transporte integrado eficiente y a un costo racional. En los países desarrollados se gasta, en promedio, entre Estado y privados, el 8 por ciento del PBI en transporte. En Argentina, esa erogación alcanza el 25 por ciento. En los primeros, el transporte de carga –el que demanda el mayor gasto en ese rubro– se divide en partes similares entre camiones, trenes y barcazas. En Argentina, el 85 por ciento lo transportan camiones, el sistema más caro, el 12 por ciento ferrocarriles, a un costo sensiblemente inferior, y el 3 por ciento barcazas, el más barato.

Transportar una tonelada de granos unos 500 kilómetros en camión cuesta, según datos de la Bolsa de Comercio de Rosario, 7 centavos de dólar por kilómetro. La misma cantidad cargada en un ferrocarril baja a 2 centavos de dólar. Y si los granos viajan vía fluvial, el precio por tonelada desciende a 1 centavo. Entre 2003 y fines de 2007, el costo del flete del mismo tramo en camiones aumentó un 70 por ciento y el fluvial un 15. “La cuestión no es que compitan por el traslado de la carga entre el tren y el camión, sino que cada uno cumpla el rol para cual es más eficiente”, explicó a *Cash* Hugo Perosa, secretario del Foro Argentino de Transporte. “El camión debe realizar el tramo corto: por ejemplo, de la tranquera del campo hasta el barco. Y el barco, el tramo largo: del puerto local al porteño o directamente al extranjero, si es posible”, completó.

En un estudio realizado por la Municipalidad de Rosario se cita un ejemplo de la eficacia que puede lograrse con un sistema integrado de transporte. “Un viaje en camión desde la ciudad de Roque Sáenz Peña a Rosario tiene un costo que como mínimo cuesta 2700 pesos. Un viaje en camión de Roque Sáenz Peña a Barranqueras cuesta aproximadamente 840 pesos. Y de Barranqueras a Rosario, a través del Puerto Barranqueras por barcaza, el costo es de 831,60, considerando siempre una carga de 28 toneladas. En total tenemos un costo final de 1671,60 pesos.” En definitiva, si la producción se moviliza por el sistema de transporte mixto se ahorra un 38 por ciento del total.

Sólo para transportar la cosecha 2008 se estima un desembolso de 2000 millones de dólares. De ese total, 1700 millones se gastarán en camiones. Si el sistema de transporte de carga fuera similar al de los países industrializados, el presupuesto total en el sector agropecuario bajaría a 1240 millones de dólares. Si bien las comparaciones siguen realizándose con respecto a los 500 kilómetros que van desde el puerto de Buenos Aires has-

JOSE LUIS SALMERON
ex subsecretario de Transporte Terrestre
ex presidente de Ferrocarriles Argentinos

“Recuperar lo que destruyeron los privados”

¿Cuáles son las deficiencias del sistema de transportes?

–Hay tres tipos de desequilibrios. En primer lugar hay que dejar claro que la densidad de tráfico en el país es baja de acuerdo a su extensión, lo que implica que está comprometida la posibilidad de cubrir totalmente los costos de transporte. Por eso, en muchas circunstancias, el Estado debe hacerse cargo del costo de la infraestructura, y de que los diversos transportes compitan a través de los costos operativos. Un segundo desequilibrio, tal vez más evidente, es el que está dado por el grado de participación de los diferentes tipos de transporte del país, cuando en otros países, incluso en Estados Unidos, que es la catedral del automotor, el ferrocarril transporta el 30 por ciento de las cargas terrestres. En la Argentina el ferrocarril está rozando un 7 por ciento de las cargas. Es decir que lo que se ha demostrado es que mientras en los demás países han aumentado los volúmenes y las participaciones de los trenes, en la Argentina ha disminuido y no ha crecido el volumen tampoco; con lo cual el ferrocarril, que es un medio eficiente y no contaminante, ha quedado totalmente desplazado del mercado del transporte.

¿Por qué?

–Yo creo que el origen de este desplazamiento en gran parte está dado por la forma en se hicieron las privatizaciones, donde se otorgaban las líneas de carga, muchas veces a los propios cargadores, por lo cual el ferrocarril en vez de ser un servicio público pasó a ser un ferrocarril industrial. Y algo parecido pasó con el transporte de pasajeros de larga distancia: desapareció; es insólito. En Estados Unidos hay un servicio excelente, de costa a costa. De Miami a Nueva York, y a Boston. En Europa ni hablemos, porque ya son palabras mayores. Esta solución de que cada provincia se haga cargo de un pedacito de ferrocarril es tender cada vez más a la destrucción del ferrocarril. Así no sirve.

¿Cuál es la solución?

–La solución ferroviaria es un plan integral, una política nacional. El Estado tendría que decidirse a invertir para recuperar lo que han destruido los privados. C

DyN



ta el centro de la Pampa Húmeda, la explosión del negocio de la soja extendió la frontera agropecuaria hasta provincias norteñas que quedan hasta 1700 kilómetros de distancia. En esas zonas, donde los rindes son menores, el problema de costos de los fletes se triplica.

Esta cuestión no involucra solamente al campo, sector donde los camiones transportan un 86 por ciento y los trenes un 20 por ciento de su producción. Según datos del libro *La república que perdió el tren*, de Jorge Contestí, el 97 por ciento de la carga forestal es transportada en camiones; también utilizan el mismo medio el 80 por ciento de la carga minera, el 86 por ciento de los bienes agroindustriales, el 83 por ciento de los insumos de la construcción, el 90 por ciento de los productos químicos y el 71 por ciento de los productos industriales. El problema comenzó a principios de la década del noventa con el comienzo del predominio de las políticas neoliberales; el entonces presidente Carlos Menem pronunció la famosa frase "ramal que para, ramal que cierra" y lanzó la privatización del sistema ferroviario. Diecisiete años después, de los 35 mil kilómetros de vías sólo quedan 8000 en funcionamiento.

Un reciente informe de la Federación Nacional de Trabajadores del Transporte, que realiza una serie de comparaciones internacionales, señala que "en Estados Unidos y Canadá el ferrocarril es la gran herramienta competitiva. El camión sólo realiza el flete corto hasta la planta de acopio. De ahí los granos se vuelcan en barcazas que los transportan hasta el Puerto del Golfo de México. La combinación tren-barcaza es insuperable. Canadá recibe constantes reclamos de los Estados Unidos para que eleve el costo del transporte ferroviario hasta los puertos, al que tildan de ridículo y es considerado como un subsidio a los productores".

"La inutilización del 75 por ciento de la red ferroviaria del país no sólo le resta competitividad a la economía", explicó a **Cash** José Luis Salmerón, ex presidente de Ferrocarriles Argentinos. Y agregó que "el ferrocarril estructura el país. La destrucción de muchos ramales hizo que desaparezcan pueblos y ciudades enteras. Uno de los problemas que tiene la Argentina es la elevada concentración en el área metropolitana. Entonces hay que dar facilidades a la gente para que pueda volver al interior, tener acceso a todos los lugares del país, más barato, económico, mejor y más seguro".

Así como en el tema cargas el ferrocarril fue sustituido por los camiones, en el transporte de pasajeros su sustituto fue el ómnibus. En el país viajan diariamente 12 millones de pasajeros. Gran parte de ellos debieron pasarse del tren al ómnibus o al colectivo en los últimos quince años. "El aumento de la cantidad de micros elevó dramáticamente la polución, el congestionamiento de tránsito y los accidentes. En 2007 hubo más de ocho mil muertes y miles de heridos en las rutas y calles del país", señaló el diputado Claudio Lozano.

Además, la crisis energética con una de sus manifestaciones en la escasez de gasoil hacen que la dependencia del camión plantee nuevos riesgos. En la Ley de Presupuesto para este año el Gobierno prevé un faltante de gasoil cercano al 15 por ciento de la demanda, lo que obligará a importar hasta 2,3 millones de metros cúbicos de combustible. Según un informe del Ministerio de Defensa, un camión insume el triple de gasoil que un tren y cinco veces más que una barcaza. Los ómnibus de larga distancia requieren un poco menos que el camión y los colectivos algo más, porque detienen y arrancan la marcha frecuentemente. Según datos de la Secretaría de Energía, en 2007, entre camiones, ómnibus y colectivos consumieron en total 5,7 millones de metros cúbicos de gasoil. Con un sistema similar al de los países desarrollados hubiesen consumido 2,1 millones menos y prácticamente se podría prescindir de la importación. El año pasado el Estado subsidió el consumo de gasoil para los camioneros por un monto de 2000 millones de pesos.

En el país circulan 2.235.00 camiones. Una de las mayores erogaciones de la Secretaría de Obras Públicas es la inversión en construcción y reparación de rutas y caminos. La autopista Buenos Aires-Rosario, que se construyó hace menos de cinco años, ya está llena de baches. Los especialistas indican que son los camiones de gran tonelaje los que causan las roturas y que no hay ruta en el mundo que soporte semejante fluido de tránsito de vehículos que cargan 30 toneladas. Jorge Contestí asegura que poner en funcionamiento todos los ramales que se cerraron desde las privatizaciones de los noventa tienen un costo de 3222 millones de dólares: tomando en cuenta el ahorro privado y público, el beneficio social y la actual solvencia fiscal, resulta una inversión que el Gobierno podría empezar a considerar. C

Transporte
costos

■ En los países desarrollados se gasta, en promedio, entre Estado y privados, el 8 por ciento del PBI en transporte. El de carga se divide en partes similares entre camiones, trenes y barcazas.

■ En la Argentina, la erogación en transporte alcanza el 25 por ciento. El 85 por ciento lo transportan camiones, el sistema más caro.

■ El 12 por ciento se transporta en ferrocarriles, a un costo sensiblemente inferior, y el 3 por ciento en barcazas, el más barato.

■ Si la producción se movilizara por el sistema de transporte mixto se ahorraría un 38 por ciento del total.

■ Sólo para transportar la cosecha 2008 se estima un desembolso de 2000 millones de dólares. De ese total, 1700 millones se gastarán en camiones.

■ Si el sistema de transporte de carga fuera similar al de los países industrializados, el presupuesto total en el sector agropecuario bajaría a 1240 millones de dólares.

LA IMPORTANCIA DE LA LINEA BELGRANO CARGAS

Historia de pioneros y traidores

POR R. N.

El Belgrano Cargas mantuvo durante la mayor parte de su existencia una administración estatal. Bajo el impulso público proyectó y realizó las obras de mayor complejidad de toda la infraestructura nacional. Llevó el ferrocarril a las cumbres, llegando a Chile por las Cuevas y Socompa, y a Bolivia por la Quiaca y Pocitos, superando picos, cauces y selvas. El criterio integrador de entonces (las obra comenzaron a principios de la década del '30) no se extinguía en el territorio nacional, sino que se extendía hasta los países limítrofes. El Belgrano Cargas se hizo cargo de construir íntegramente el ferrocarril boliviano desde Yacuiba hasta Santa Cruz de la Sierra. En 1942, un tercio de los ingresos del Belgrano eran utilidades. Según datos recogidos en el libro de Jorge Contestí *La república que perdió el tren*, en 1970 este ferrocarril llegó a transportar casi 6 millones de toneladas de carga. En la actualidad, apenas 700 mil toneladas.

A la vera de las vías del Belgrano, en la provincia de Santa Fe, se construyó en 1935 el taller ferroviario modelo San Cristóbal. Al principio sólo se reparaban locomotoras diésel eléctricas y coches motores Gans de origen húngaro con piezas de ese país. Pero cuando llegó la Segunda Guerra Mundial se cortó el suministro y comenzó la fabricación de piezas nacionales. El pueblo comenzó a ser polo de atracción de jóvenes de los pueblos aledaños, que llegaban con un certificado de la escuela primaria y algunos con algún curso extra. Pronto se fundó la Escuela Industrial Tambor de Tacuarí, de la que salieron técnicos que luego llegaron a ser supervisores y algunos directores de un taller que no paraba de crecer. Para 1960, algunos de esos muchachos llegaron a altos puestos de Ferrocarriles Argentinos.

En los noventa, el Belgrano cargas fue concesionado a la Unión Ferroviaria. Los popes sindicales se convirtieron en empresarios. Antes de ellos esa línea férrea ya había sufrido el ataque neoliberal de la dictadura y la falta de recursos y de eficacia del gobierno de Alfonsín. Pero el sindicato de José Pedraza le dio el golpe de gracia. De los 7347 kilómetros que supo tener el Belgrano, sólo quedan 1000 en funcionamiento. La administración kirchnerista tuvo que declararlo en emergencia y se lo cedió a la sociedad conformada por los grupos Macri –con sus socios chinos–, La Fraternidad, Unión Ferroviaria y el sindicato de Camioneros.

En las últimas semanas, por iniciativa del gobernador de Chaco, Jorge Capitanich, varias provincias se encuentran elaborando un proyecto de reactivación de algunos ramales, como los que llegan desde Salta hacia los puertos de Formosa y Barranqueras, Chaco. La iniciativa encontró buen eco en el gobernador de Santa Fe, Hermes Binner, en cuya provincia están asentados buena parte de los durmientes de este tren. Y el gobierno nacional ya declaró su apoyo a esa iniciativa. C

CONTADO

Política y retenciones

Por Marcelo Zlotogwiazda

Las retenciones son un instrumento que puede ser aplicado para alcanzar en forma no excluyente los siguientes tres objetivos. En la medida en que reducen el precio neto que se recibe por exportar, achican el valor mínimo al que el empresario está dispuesto a vender internamente productos que podría colocar afuera de manera casi ilimitada, como sucede con las materias primas y los commodities que exporta la Argentina (soja, aceites, trigo, maíz, petróleo, nafta). En segundo lugar, y como cualquier otro impuesto, las retenciones pueden tener un fin recaudatorio. Y, por último, dado que modifican los precios relativos, sirven como señal e incentivo a favor para la toma de decisiones.

A diferencia de los anteriores, el aumento en las retenciones anunciado el martes no tiene un objetivo antiinflacionario predominante. Las retenciones que subieron fueron a los productos oleaginosos que, salvo en el caso del aceite de girasol, tienen escasa presencia en la canasta de consumo local y son en su casi totalidad destinados al mercado externo. También fueron modificados los impuestos a la exportación de trigo y maíz (que sí tienen una presencia considerable en la matriz alimentaria interna), pero en lugar de subir, bajaron en grado insignificante.

Queda muy claro que la medida busca capturar fiscalmente toda la renta extraordinaria derivada del aumento reciente en la soja, en el girasol y en sus derivados, dejando al sector en la situación que tenían a fines del año pasado, que según Martín Lousteau ya era un escenario de "hiperrentabilidad", y que según los propios representantes del campo no llegaba a tanto, aunque reconocen que disfrutaban de una muy buena situación.

No es de extrañar que muchos críticos del anuncio, y por supuesto los directamente afectados, esgriman el objetivo fiscalista del Gobierno como argumento para desmerecer la medida. Lo que subyace es: "si fuera para frenar los precios, vaya y pase; pero no me banco que me metan la mano en el bolsillo sólo para recaudar más".

Pero es interesante notar que desde el Gobierno se intentó disimular el costado recaudatorio. Si bien en Economía reconocen lo obvio y estiman que los cambios aportarán ingresos adicionales por alrededor de 1500 millones de dólares, en la carpeta distribuida a la prensa se omite por completo el tema y en ninguno de los varios reportajes que ofrecieron los funcionarios para defender la medida se hizo mención al tema. Optaron por resaltar todas las "ventajas" técnicas que tiene el nuevo esquema de retenciones móviles (las alícuotas cambian automáticamente en función directa del precio internacional), pero se cuidaron de no cargar las tintas en la captura de una renta extraordinaria con su evidente consecuencia redistributiva: por menos eficiente y equitativo que sea el uso de esos fondos adicionales, su gasto tiene indefectiblemente efectos redistributivos.



Por algún motivo de lógica política, el Gobierno prefiere minimizar el condimento político de las retenciones.

La combinación de alícuotas más altas y precios internacionales estratosféricos daría como resultado, según la estimación de la consultora M&S, que este año las retenciones van a duplicar lo recaudado por ese concepto el año pasado, llegando a un total impresionante de 42.000 millones de pesos, de los cuales el complejo oleaginoso representaría tres cuartas partes. Es decir que en el bienio 2007-2008 el ingreso fiscal por retenciones ascendería a unos 20.000 millones de dólares.

La creciente importancia de las retenciones como fuente de ingresos fiscales, que en gran medida es consecuencia de la creciente importancia del complejo sojero en la estructura exportadora, obliga a activar de manera previsora alertas respecto de una excesiva dependencia. Es lo que atinadamente hicieron Pablo Lavarello y Rafael Selva en un artículo titulado "Mercados internacionales de granos y precios frente a la desaceleración de la economía mundial", que publicó la revista *Entrelíneas* del Centro de Investigación en Economía Política y Comunicación de la Universidad Nacional de La Plata. Si bien sostienen que "es poco probable que en el corto plazo haya una caída abrupta en el precio de la soja" en tanto China e India sigan creciendo a ritmo vertiginoso, por las dudas recomiendan "diversificar la estructura productiva".

zlotogwiazda@hotmail.com

Precios campo

- Las retenciones móviles refuerzan la desvinculación de los precios internos respecto de los vigentes en el mercado internacional.
- En 2007, el precio en dólares de la tierra en la región maicera de Santa Fe se ubicó un 171 por ciento por encima de los valores del quinquenio 1995-1999.
- Queda todavía pendiente un debate acerca de qué se hace con esos fondos adicionales que ingresan a las arcas públicas.

Ana D'Angelo



La elevada rentabilidad se tradujo en un extraordinario incremento en el valor de la tierra.

INFLACION, RETENCIONES Y RENTABILIDAD AGRICOLA

Ganan como nunca

POR NICOLAS ARCEO * Y JAVIER RODRÍGUEZ **

El incremento de las retenciones a las exportaciones de los principales productos agrícolas y la transformación de su alícuota fija en móvil refuerzan la desvinculación de los precios internos respecto de los vigentes en el mercado internacional. Las retenciones a las exportaciones ya han demostrado su efectividad como un instrumento insustituible en el combate de la inflación, en un contexto de alza de los precios externos. La importancia de esa herramienta se hace más nítida ante los magros resultados que se observan en el último tiempo con los acuerdos de precios, muchas veces implementados caricaturescamente.

La necesidad de incrementar los niveles de retenciones queda en evidencia al observar los precios de los principales cultivos agrícolas durante los últimos meses. Con respecto al valor promedio que registraron en 2006 y 2007, en la actualidad se observa un aumento del 86,9 por ciento en el caso del girasol, de un 75,7 por ciento en la soja y de un 59,2 y 43,4 por ciento en el caso del maíz y del trigo, respectivamente. El precio internacional de estos productos en dólares constantes es el más alto de los últimos 25 años, con la única excepción del maíz, que registró cifras similares en 1996.

Como se ha señalado desde las organizaciones agrarias, la aplicación de retenciones como medida antiinflacionaria tiene como contracara la reducción de la rentabilidad de las explotaciones agropecuarias. La amenaza es que podría contraer la producción. Pero este argumento no es válido en la coyuntura actual: los niveles de imposición vigentes no la afectan negativamente.

Los elevados precios internacionales, juntamente con el mantenimiento de una moneda depreciada, han permitido un incremento muy significativo de la rentabilidad en el sector agropecuario en la post-convertibilidad, aun con la aplicación de retenciones. En 2007 se ubicó un 72 por ciento por encima de la registrada durante la vigencia del plan de convertibilidad (*ver cuadro*). En este contexto, la elevación de las alícuotas de exportación no sólo no genera una reducción de los márgenes de rentabilidad con respecto a los registrados en la campaña 2006/07 sino que, más aún, involucra un alza del 43 por ciento de mantenerse los precios vigentes.

> Incluso con el aumento de retenciones y con los actuales precios internacionales, la producción agraria mantiene niveles de rentabilidad elevadísimos.

Estos altos niveles de rentabilidad en el sector agropecuario se han traducido en un extraordinario incremento en el valor de la tierra, especialmente en la región pampeana. Por ejemplo, en 2007 el precio en dólares de la tierra en la región maicera de la provincia de Santa Fe se ubicó un 171 por ciento por encima de los valores registrados en el quinquenio 1995-1999. A comienzos de 2008, los precios continúan evidenciando una tendencia alcista. El incremento general de la rentabilidad presenta, sin embargo, ciertas heterogeneidades al interior del sector. En este sentido, el aumento de la alícuota de las retenciones podría afectar la rentabilidad en las pequeñas explotaciones, como consecuencia de los menores niveles de rentabilidad preexistentes originados en las escalas de producción más chicas.

No menos importante en cuanto medida adoptada es el efecto de la ampliación de las retenciones diferenciales sobre la propia producción agropecuaria, a través de la modificación de las rentabilidades *relativas* entre las distintas producciones. El incremento de las retenciones a la producción sojera eleva la rentabilidad relativa de otros cultivos, así como de la producción ganadera. En el caso de esta última actividad, que mantiene una elevada rentabilidad absoluta, la mejora de la relativa podría permitir la expansión ganadera en terrenos antes dedicados a la producción agrícola. Se trata de un efecto relevante por cuanto podría evitar, en el mediano plazo, las significativas restricciones en la oferta que han afectado ya el abastecimiento de los mercados internacionales.

En pocas palabras, el aumento de la alícuota de las retenciones hace prever una mayor recaudación fiscal, sin afectar negativamente la producción primaria. Queda, sin embargo, todavía pendiente un debate acerca de qué se hace con esos fondos adicionales que ingresan a las arcas públicas. Esa es la segunda parte de esta historia que no está aún precisada.

** Investigador de Flacso y de Cenda.*
*** Investigador de la UBA y de Cenda.*
www.cenda.org.ar

MARGEN BRUTO

Producción agrícola
–evolución, en pesos constantes de 2007 (*) por hectárea, 1991-2008–

Años	Soja	Principales 4 cultivos pampeanos
1991-2001	618	436
2002	905	612
2003	1124	801
2004	1363	953
2005	819	461
2006	788	551
2007	846	750
2008 (anteriores retenciones)	1643	1302
2008 (nuevas retenciones)	1223	1038

(*) Deflactado por el índice de precios mayoristas.

Fuente: elaboración propia en base a información de la revista Márgenes Agropecuarios.

POR DIEGO RUBINZAL

DEBATE SOBRE LA INICIATIVA DE UNA ASIGNACION UNIVERSAL POR HIJO

Contra la pobreza

La asignación universal permite darle progresividad a la política social, ya que el promedio de menores sube en los hogares más humildes.

En diciembre del 2001, 2,7 millones de personas se pronunciaron a favor de la creación de un seguro de desempleo, una asignación universal por hijo y otra para los jubilados carentes de cobertura. El éxito de la consulta popular, realizada por Frente Nacional contra la Pobreza (Frenapo), instaló en ese momento esos temas en la agenda política. Desde entonces, el contexto social ha sufrido cambios. Por caso, la mejor situación económica desplazó a un segundo plano esas demandas sociales.

Un reciente informe de Ernesto Kritz, de SEL Consultores, señala que el desempleo ha dejado de ser un desequilibrio grave. Aunque la desocupación continúa siendo un problema, la creación de más de tres millones de puestos de trabajo en los últimos cuatro años modificó sustancialmente el escenario laboral. Por ese motivo, el tema del empleo ha dejado de ser la principal preocupación en los sondeos de opinión. En ese marco, la creación de un seguro de desempleo universal fue desplazada de la agenda. Asimismo, la implementación del Plan de Inclusión Previsional (jubilación anticipada y moratoria previsional) ha producido un sustancial incremento de la tasa de cobertura. Actualmente, el 85 por ciento de los adultos mayores tiene alguna prestación previsional.

La mejora en la situación económica ha relativizado –aunque no eliminado– la necesidad de implementar dos de las medidas propuestas por el Frenapo (amplio seguro de desempleo y cobertura previsional universal).

La otra iniciativa (asignación universal por hijo) continúa siendo reclamada por un arco muy variado de organizaciones políticas y sociales. La vigencia de esa demanda social se debe a la insuficiente respuesta que brinda el sistema de asignaciones familiares.

En el trabajo *El ingreso ciudadano en la agenda de políticas públicas de la Argentina*, Alberto Barbeito y Rubén Lo Vuolo señalan que "la universalización de la protección social se concebía como una sumatoria de cuerpos autónomos de seguros sociales, identificados con la organización de los diferentes grupos laborales. El empleo formal y la pertenencia a una organización sindical, eran la vía natural de acceso a la cobertura pública de las diferentes contingencias sociales". Hoy, la realidad es diferente. Si bien la desocupación registró un auspicioso retroceso, el desempleo continúa siendo preocupante. Por otra parte, el porcentaje de trabajadores informales sigue siendo extremadamente alto. En ese marco, el sistema de asignaciones familiares tiene un alcance muy limitado porque las prestaciones solamente se abonan a los trabajadores registrados. Incluso, no todos los asalariados formales están en condiciones de acceder a los beneficios. En 1996, se excluyó del cobro de las asignaciones familiares a aquellos trabajadores que cobraran un salario superior a determinada suma.

Sin alteraciones sustanciales en el diseño normativo, el gobierno de Kirchner incrementó periódicamente tanto el monto de las asignaciones como el tope salarial. Si bien esa estrategia benefició a los empleados registrados, tuvo nulo impacto sobre trabajadores informales y desocupados. De esa manera, el sistema sigue dejando sin cobertura a cerca del 60 por ciento de los menores. Al respecto, los defensores de la asignación universal por hijo rescatan la idoneidad de esta herramienta para recuperar el equilibrio social y eliminar políticas asistenciales clientelistas. Una asignación otorgada a todos quienes cumplan las condiciones fijadas (menores de 18 años) termina con la discriminación arbitraria de los beneficiarios, sostienen los impulsores de la propuesta. La asignación universal también permite darle progresividad a la política social, ya que el promedio de chicos sube en los hogares más humildes. En la totalidad de los hogares argentinos, el promedio alcanza a 1,1 menores por hogar. En cambio, los hogares más pobres tienen en promedio 2,6 menores por hogar y los indigentes, 3 menores. Bárbara Perrot y Soledad Villafañe sostienen en su trabajo *Reducción de la pobreza y Mercado de Trabajo en Argentina Post-Convertibilidad* que ocuparse de esos hogares "resulta de extrema importancia por cuanto, tal como muestran diferentes estudios para el mundo desarrollado y también para Argentina, existen numerosos mecanismos que hacen que la situación de pobreza en la infancia persista en el tiempo configurando una crítica situación de transmisión intergeneracional de desventajas entre padres e hijos". Estudios realizados por la CTA fijan el costo fiscal de la iniciativa en 11.000 millones de pesos anuales.

Drubinzal@yahoo.com.ar

Finanzas
el buen inversor

■ **Provincia Seguros** mejoró su calificación de fortaleza financiera al obtener la nota “Aa3.ar” por parte de Moody’s.

■ Amerika 2001 lanzó el nuevo **Aceite Krol** de canola premium, además de inaugurar obras de ampliación en su planta de Entre Ríos.

■ **Movistar** relanzó su sitio web sobre roaming para brindar más información a sus clientes que viajen al exterior y a los turistas que visiten la Argentina.

■ **Molinos** contabilizó una ganancia neta del ejercicio 2007 de 322,5 millones pesos versus los 56,7 millones del balance anterior.

■ La división chocolates del **Grupo Arcor** lanzó la nueva Barra Bon o Bon Chocolate, de maní y cereales

■ **Telefónica** Empresas y la cadena **NH Hoteles** firmaron un acuerdo para que sus huéspedes cuenten con servicios diferenciales para acceder a información de su interés, ya sea desde el hotel o de manera móvil.

■ **Aerolíneas Argentinas** fue distinguida como la línea aérea, usuaria del sistema Sabre, que más pasajeros embarcó el año pasado mediante el sistema de Web Check-in en Latinoamérica y el Caribe.

DEBIL EVOLUCION DE LAS COLOCACIONES A PLAZO DEL SECTOR PRIVADO

Las tasas desalientan

Con rendimientos negativos en términos reales debido a que los precios superan la rentabilidad de los plazos fijos, ahorristas prefieren comprar bienes en lugar de depositar en los bancos.

POR PABLO SIMIAN

Los depósitos privados en el sistema financiero aumentaron 23,5 por ciento en los últimos doce meses, al alcanzar los 158.500 millones de pesos a fines de febrero. De acuerdo a las últimas estadísticas del Banco Central, el 15 por ciento de ese total se encuentra colocado a plazos de más de 90 días (casi 24.000 millones) y apenas algo más del 1 por ciento a más de un año. Esas cifras incluyen –además de los depósitos a plazo fijo tradicionales– colocaciones con opción de cancelación anticipada. Los depósitos en cuentas corrientes y cajas de ahorro reunieron la mitad de los fondos del sistema, con un incremento interanual del 32 por ciento, casi el doble que la tasa de crecimiento de los depósitos a plazo.

El Nación concentra la cuarta parte de los depósitos (públicos y privados) del sistema, seguido por el Banco Provincia con casi el 10 por ciento. Entre las entidades privadas, las tres primeras (Francés, Santander y Galicia) tienen participaciones del 7 por ciento cada una. Por su parte, Macro fue el banco que más avanzó luego de la crisis de 2001, y ocupa el cuarto lugar con el 5 por ciento.

Desde 2004, los depósitos del sector privado no logran quebrar la barrera de 18 puntos porcentuales de participación en la economía, por debajo de los niveles previos a la crisis. Si bien el sistema ha normalizado su actividad, los datos indican que los ahorristas aún no terminan de superar los malos recuerdos por el congelamiento de los depósitos que sufrieron en 2001: los bancos se alimenta fundamentalmente de dinero transaccional –el que se utiliza diariamente–, y muestra una baja propensión a estructurar transacciones financieras a plazos mayores a los seis meses, que actualmente suman unos 10.800 millones de pesos, menos del 7 por ciento de los fondos totales.

Además de los malos recuerdos, las tasas de interés negativas en términos reales que remuneran a las colocaciones a término –del orden del 8,5 por ciento anual en promedio para plazos de 30 días– ahuyentan a los ahorristas, que prefieren gastar su dinero en autos, viajes o electrodomésticos, antes de perder poder adquisitivo. En este sentido, con una “inflación de consenso” que oscila cerca del 20 por ciento, los plazos fijos ajustables por CER están condenados a extinguirse: en el último año el saldo del sector privado en esa opción disminuyó un 65 por ciento, hasta los 1100 millones de pesos.

Otro factor que en opinión de los expertos ha impulsado los depósitos en cuentas corrientes y cajas de ahorro es el riesgo de atesorar dinero en el hogar frente a la percepción general de inseguridad, lo que indica además que el público prefiere resignar las tasas de las colocaciones a plazo en función de lograr plena disponibilidad sobre sus fondos.

El esquema de depósitos seguido por el sector privado en los últimos años dificulta el financiamiento a largo plazo para las empresas y sirve de excusa a muchos banqueros frente a los reclamos sobre su poca vocación de acompañar a la economía real. El panorama se complicó en el último semestre con el estallido de la crisis internacional, que impide a las entidades colocar deuda en el exterior para lograr un fondeo a plazos más largos que el ofrecido por el mercado local.

Arnaldo Pampillon



Desde 2004, los depósitos del sector privado no superan los 18 puntos porcentuales de participación en el PIB.

TASAS

	VIERNES 14/03					
	Plazo Fijo 30 dias		Plazo Fijo 60 dias		Caja de Ahorro	
	$	U$S	$	U$S	$	U$S
	9,10%	1,60%	10,02%	2,50%	0,50%	0,10%

Fuente: BCRA

DEPOSITOS

	SALDOS AL 07/03 $ (en millones)	U$S	SALDOS AL 14/03 $ (en millones)	U$S
CUENTA CORRIENTE	46.001	14.466	46.041	14.478
CAJA DE AHORRO	49.551	15.582	49.508	15.568
PLAZO FIJO	106.219	33.402	105.981	33.327

Fuente: BCRA

ACCIONES

	PRECIO ($) Viernes 07/03	Viernes 14/03	VARIACION (%) Semanal	Mensual	Anual
ACINDAR	4,85	4,82	-0,6	-3,0	-14,4
SIDERAR	26,45	26,50	0,2	-0,4	8,2
TENARIS	74,80	78,80	5,3	10,2	12,1
BANCO FRANCES	8,30	8.12	-2,2	-4,5	-3,9
GRUPO GALICIA	2,28	2,20	-3,5	-5,6	-4,3
INDUPA	5,87	5,85	-0,3	7,9	30,0
MOLINOS	11,30	12,00	-4,0	-7,3	13,7
PETROBRAS ENERGIA:	3,69	3,58	-0,1	-5,3	-8,2
TELECOM	13,25	13,40	-7,6	-7,6	-6,3
TGS	3,20	2,90	-5,5	-5,8	-23,7
INDICE MERVAL	2.128,84	2.117,10	-0,6	-2,1	-1,6
INDICE GENERAL	120.201,99	119.000,48	-1,0	-1,8	-2,2

Fuente: Instituto Argentino de Mercado de Capitales.



RESERVAS

SALDOS AL 07/03

en millones	
TOTAL RESERVAS BCRA.	50.075
PROMEDIO COMPRAS ULTIMOS 20 DIAS	45
COMPRAS DEL ULTIMO VIERNES	43

Fuente: BCRA

INFLACION

	PORCENTAJE
FEBRERO 2007	0,3
MARZO	0,8
ABRIL	0,7
MAYO	0,4
JUNIO	0,4
JULIO	0,5
AGOSTO	0,6
SETIEMBRE	0,8
OCTUBRE	0,7
NOVIEMBRE	0,9
DICIEMBRE	0,9
ENERO 2008	0,9
FEBRERO	0,5
INFLACION ACUMULADA ULTIMOS 12 MESES:	8,4

Fuente: BCRA

CLAUDIO SCALETTA



En general, el actual discurso "procampo" se parece mucho a un discurso antisocial.

DISCURSOS DE LOS DIRIGENTES DE ENTIDADES DEL CAMPO

Deshonestidad intelectual

Los argumentos de los representantes del campo contra las retenciones no tienen relación con lo que pasa en el sector.

Lo del campo no es paro, sino lockout. La diferencia no es sólo nominal. Los que paran son empresarios, no trabajadores asalariados. Pero las diferencias no se detienen en las palabras. Los paros empresarios tienen escenarios cortos. Ante la primera señal de pérdidas, las medidas se deponen. A ello se suma que, desde el lado de quienes deben garantizar el abastecimiento de la población, siempre es posible recurrir a facilitar las importaciones.

A diferencia de la mayoría de los actores económicos, el "campo" tiene un gran poder de fuego mediático. Es verdad que sus entidades madre representan sólo marginalmente a las trinantes bases. Es verdad que los que suelen aparecer como progresistas reclaman lo mismo que los más conservadores. Pero finalmente el campo también funciona como reserva de valor del conjunto de las clases hegemónicas. Por eso, toda medida que intente redistribuir parte de la renta agropecuaria siempre disparará la descripción de escenarios apocalípticos en los que la economía queda sumida en la escasez.

Es comprensible la catarsis que se hace en algunos medios nacionales. A nadie le gusta pagar impuestos. Tampoco que le cambien las reglas de juego después de realizada la inversión. Menos aceptable es la tradicional deshonestidad intelectual con que suelen defenderse algunas posiciones. Al respecto resulta interesante considerar algunas declaraciones escuchadas en los últimos días.

Un alto dirigente que mandó al prójimo a estudiar afirmó que "la soja no impacta en la vida de los alimentos". En consecuencia, no existiría relación entre los precios de los alimentos y la alícuota de las retenciones a la oleaginosa. Es verdad, el consumo interno de soja y sus derivados es marginal. A nadie le urge bajar el precio interno del aceite de soja o de los porotos. Sin embargo, la gran rentabilidad de estos productos significó una constante expansión del área sembrada con la oleaginosa, en buena medida en detrimento de otros cultivos. Si es más rentable hacer soja que cereales, entonces se producirán menos cereales. Si fuera de la zona núcleo se gana más con la soja que con las vacas, entonces se producirá menos carne y menos leche. Dicho por el absurdo, si las retenciones a la soja fuesen del 100 por ciento, toda el área que hoy se destina a este producto se dedicaría a producir alimentos que si impactan directamente en los precios internos. Además, dejando de lado los lácteos, se trata de transformaciones productivas en las que no existen "costos de transacción". Prácticamente no hay costo en pasarse de producir oleaginosas a producir cereales (salvo en algunas fronteras agrícolas). Llama la atención que los mismos dirigentes que se quejan por la exclusión social y los desequilibrios productivos generados por el modelo sojero luego afirmen que no existe relación entre el precio del pan o la carne y las retenciones a la soja.

Otro alto dirigente acusó al Gobierno de ser "enemigo de la soja". Como se explicó, la cosa no pasa por ninguna animadversión a la soja per se, al estilo de las organizaciones presuntamente ecologistas, sino por equilibrar los niveles de producción de cereales, oleaginosas y carnes.

El vicepresidente de otra de las entidades fue más allá, dijo que la "ganancia (que quedará tras el nuevo esquema de retenciones) no es motivante para un sector que después de la crisis hizo un esfuerzo tremendo" por la economía argentina. ¿A qué esfuerzo se referirá? ¿A haber vendido con un dólar a 4 pesos (menos retenciones, claro) la cosecha que se plantó con un dólar a 1? ¿Será ésta la motivación que necesita el campo para esforzarse por "la Argentina"? No se trata, como suelen disparar los dirigentes agropecuarios cada vez que se les hace alguna acotación, de tener un discurso "anticampo", sino, por el contrario, de pensar la política económica para el conjunto de la economía y no sólo para uno de sus sectores. En otras palabras, de evitar que el discurso "procampo" sea un discurso antisocial. C

cs@fruticulturasur.com





- De acuerdo con la cámara que agrupa a los panaderos, en lo que va del año el precio de la **harina** pasó de 35 pesos por la bolsa de 50 kilos en diciembre pasado hasta entre 43 y 48 pesos en la actualidad.
- La temporada 2007 de **arándanos** finalizó con alrededor de 8000 toneladas cosechadas, un alza interanual del 30 por ciento.
- El gobierno bonaerense lanzará un plan para la producción de **biodiésel** utilizando como materia prima el aceite comestible actualmente desechado como residuo gastronómico, domiciliario o industrial.

El viejo y el nuevo campo

Por Alfredo Zaiat

La exposición duró cuatro días con un éxito que superó a los más optimistas de los participantes. Expoagro, la feria de negocios y tecnología agrícola más importante, que organizaron *Clarín* y *La Nación*, se realizó en el Establecimiento El Semillero, entre las localidades de Armstrong y Tortugas, Santa Fe. En 60 hectáreas se desarrolló la exposición estática, en 500 hubo exposición dinámica en la que participaron más de 300 maquinarias y hubo 40 hectáreas para estacionamiento. Pasaron por la feria más de 200 mil personas. Las estimaciones más conservadoras hablan de operaciones de compraventa de maquinarias, nuevas tecnologías e implementos para la actividad por más de 170 millones de dólares. Un año antes, las transacciones habían sumado 140 millones. Por ejemplo, en la exposición que terminó hace diez días, John Deere concretó la venta de 350 tractores a un precio promedio de 100 mil dólares cada uno, mientras que la alemana Class despachó 16 cosechadoras a un valor por unidad de una Ferrari 500 Maranello: 350 mil dólares.



Esa exteriorización de riquezas es la realidad del nuevo campo en términos generales. El discurso de dirigentes que dicen representar a la actividad agropecuaria sólo puede tener eco en los centros urbanos por ignorancia del interlocutor sobre la situación en el sector o por intereses comerciales de los amplificadores de sus protestas. También por motivos políticos o ideológicos, pero ésos forman parte de otro juego que habría que evitar para no caer en la confusión, como a veces les sucede a integrantes del denominado progresismo. Lo cierto es que en pocas oportunidades en la historia los productores de las zonas agrarias se han enfrentado con rentabilidades tan altas, incluso con el esquema de las nuevas retenciones *(ver el artículo de Nicolás Arceo y Jorge Rodríguez, página 4 de este suplemento)*.

El mecanismo de retenciones móviles constituye una intervención técnica y eficiente del sector público en un área muy sensible, medida que es cualitativamente mejor que las fijas. Por presiones o porque no terminaba de convencer a los anteriores ministros de Economía, esa medida que brinda un horizonte de previsibilidad al productor y de estabilidad para los precios internos de los granos, oleaginosas y sus derivados era postergada. Con el extraordinario ciclo de alza de las materias primas el esquema de las móviles se imponía desde hace bastante, más teniendo como antecedente las aplicadas en el mercado del petróleo. Las retenciones móviles requieren de un seguimiento de los principales costos del sector, tarea que deberá asumir Economía para evitar el deterioro de ese instrumento de intervención, ajustando la tabla de alícuotas si resultara necesario. Aunque, con los actuales precios internacionales, los márgenes son aún bastante amplios.

Como el campo no es uno solo como en forma tosca lo presentan las entidades tradicionales, sino que existe una multiplicidad de realidades, las retenciones móviles resultan incompletas si no se atiende la situación de los pequeños y medianos productores. Estos, ante ciertas dificultades que enfrentan en la provisión de semillas y fertilizantes o en la relación desventajosa con el comercializador/exportador, reaccionan contra las retenciones porque sienten que su rentabilidad es apropiada por los grandes del sector y también por el Estado. Pero por deficiencias en la construcción de un discurso convincente o por ocultos intereses, los dirigentes que dicen representarlos apuntan casi exclusivamente al sector público. En lugar de reclamar estrategias específicas, como la fijación de precios de referencias mínimos de los granos que venden a los exportadores para que éstos no los expriman, se suman a los pedidos de los sectores más concentrados y reaccionarios del campo.

De todos modos, las entidades tradicionales están perdiendo cada vez más relevancia como representantes del sector, porque en los últimos años se ha producido una impresionante transformación en los sujetos activos del campo. Hoy, esas organizaciones son manifestaciones políticas del viejo campo y reductos de conservadores.

Un debate más interesante para el sector apuntaría a reconocer la necesidad de intervenir vía retenciones para evitar subas escandalosas en los alimentos, que afectaría a la población más vulnerable, como así también para detener el avance de la sojización que afecta la diversidad de cultivos y la calidad de la tierra. Pero, a la vez, demandar la constitución de un fondo para obras de infraestructura con parte de los recursos que el fisco se apropia por los derechos de exportación. El bienvenido crecimiento del campo enfrenta insuficiencias en cuestiones básicas. La actividad agropecuaria necesita una sustancial mejora en la logística, como el mejoramiento de las rutas, la habilitación de ramales de trenes de carga y la ampliación de los puertos. También se podría trabajar para la disminución de costos de intermediación, en la transparencia de la comercialización, en investigación genética, en el desarrollo de semillas propias, en técnicas para incrementar la productividad, en facilitar el acceso a la tierra, en obras de prevención de inundaciones y de protección de granizos o sequías. Sin embargo, las anteojeras ideológicas de las voces del campo definen la estrategia de vinculación con el Estado con un discurso que no le reconoce ninguna facultad para intervenir en el mercado, excepto para licuar sus deudas con el sistema financiero. No perder la excelente oportunidad que hoy se le presenta al campo no es responsabilidad exclusiva de un gobierno. También la tiene el nuevo campo, ya no el viejo. C

azaiat@pagina12.com.ar

EL BAUL DE MANUEL **Por M. Fernández López**

Administradores del Estado

Se dice que el Estado no puede retirar su presencia en determinadas actividades. El Estado –decía Valsecchi– no puede autoexcluirse de ciertas acciones, ni excluir de sus beneficios a clases sociales, sectores productivos o regiones geográficas; el Estado debe ordenar la organización económica para asegurar los valores humanos. Si ha de proveer educación, salud, ¿cuenta con personal competente? Un país que se libera de su condición de colonia y se instala en pie de igualdad con las demás naciones independientes, para cumplir funciones que antes cumplía la Metrópoli y las prohibía a la colonia, ¿no debe encarar una reforma profunda del Estado? Y para constituir un nuevo Estado, que atienda otras funciones, ¿no requiere renovar la planta de servidores públicos, designando a individuos hábiles identificados con el nuevo proyecto nacional? Fue el caso, entre nosotros, de la Revolución de Mayo de 1810, según lo entendió Bernardino Rivadavia. Este, en 1812, advirtió que un Estado soberano debía contar con “administradores inteligentes”, con manejo de Economía Política, disciplina que no se enseñaba en el territorio argentino: no había profesores de la materia ni establecimientos adecuados que la contemplasen en su plan de estudios. Propuso fundar, por suscripción pública, un “establecimiento literario” en Buenos Aires. Pero la plata estaba en los bolsillos de quienes todavía consideraban posible hacer retroceder la causa de la independencia. Para nacer, el “establecimiento” debió esperar el regreso de Rivadavia a la patria en 1821, la fundación de la Universidad de Buenos Aires y la creación del Registro Estadístico, al frente del cual se designó a don Vicente López y Planes, en quien Rivadavia vio al futuro profesor de Economía Política, lo que no se cumplió. Don Bernardino buscaba para enseñar Economía Política un individuo con experiencia previa en economía del sector público (López y Planes había sido secretario de Hacienda en 1812, al lado de Rivadavia) y además con ideas políticas afines. Lo encontró en Pedro José Agrelo, quien comenzó a enseñar la materia en 1824. En su mensaje del 3 de mayo de 1824 al abrir las sesiones de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, dijo Rivadavia: “La economía política ha empezado á enseñarse en este año, y sus luces difundidas procurarán á nuestra patria administradores inteligentes”. C

Lista de responsables

¿En quiénes recayó la responsabilidad de transmitir a la juventud la ciencia de Adam Smith? Hasta 1900, en estos diez (se indican entre paréntesis los textos de sus clases): Pedro José Agrelo (James Mill), Dalmacio Vélez Sársfield (J. B. Say), Juan Manuel Fernández de Agüero (Antoine Louis Claude Destutt de Tracy), Clemente Pinoli (Antonio Scialoja), Nicolás Avellaneda (Joseph Garnier), Manuel Zavaleta (Joseph Garnier), Vicente Fidel López (apuntes propios), Emilio Lamarca (apuntes propios), Luis Lagos García (apuntes propios), Félix Martín y Herrera (apuntes propios). ¿Quiénes eran nacidos en el interior del país?: Vélez Sársfield (en Córdoba), Avellaneda (en Tucumán), Zavaleta (en Tucumán). ¿Quiénes eran nacidos fuera de la Argentina?: Fernández de Agüero (en España), Pinoli (en Italia), Lamarca (en Chile), Martín y Herrera (en España). ¿Quiénes redactaron textos de economía política?: Pinoli y Martín y Herrera. ¿Quiénes fueron rectores de la Universidad?: Vicente Fidel López y Nicolás Avellaneda. ¿Quiénes fueron ministros de Hacienda?: Pedro Agrelo (en Entre Ríos),Vélez Sársfield (con Bartolomé Mitre) y Vicente Fidel López (con Pellegrini). ¿Quiénes fueron presidentes de la República?: Nicolás Avellaneda. ¿Quiénes murieron en ejercicio de la cátedra?: Manuel Zavaleta. ¿Quiénes se desempeñaron en otras cátedras?: Juan Manuel Fernández de Agüero (Ideología), Pedro Agrelo (Derecho Natural), Luis Lagos García (Finanzas). ¿Quiénes, por sus inasistencias, debieron ser reemplazados por profesores interinos?: Dalmacio Vélez Sársfield (por Eusebio Agüero). ¿Quiénes no eran graduados en carreras de derecho?: ninguno. ¿Quiénes tenían alguna experiencia previa en enseñanza universitaria de Economía Política?: Vicente Fidel López (en la Universidad de la República, Montevideo). Aportes a la vida pública argentina por los que son recordados algunos profesores de Economía Política: Creación de la moneda nacional con la leyenda *En Unión y Libertad*, redacción de la Constitución de la Provincia de Entre Ríos (Agrelo); redacción del Código Civil y el Código de Comercio de la Argentina, redacción de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires (Vélez Sársfield); cofundación (con Carlos Pellegrini) del Banco de la Nación Argentina (V. F. López); política de pago puntual de la deuda externa (Nicolás Avellaneda). C